平成２年横審第７１号
油送船第二十二黒潮丸桟橋衝突事件

言渡年月日　平成３年４月９日
審　判　庁　横浜地方海難審判庁（吉澤和彦、釜谷奨一、山本宏一）
理　事　官　尾崎邦輝

損　　害
右舷船首部外板の一部に破口を伴う凹損

原　　因
操船不適切

主　　文
　本件桟橋衝突は、機関遠隔操縦装置に対する取扱い上の基本事項の修得が不十分で、同装置が適切に操作されなかったことに因って発生したものである。
　受審人Ａを戒告する。

理　　由
（事実）
船 種 船 名　油送船第二十一黒潮丸
総 ト ン 数　１９９トン
機関の種類　ディーゼル機関
出　　力　５８８キロワット

受　審　人　Ａ
職　　名　船長
海 技 免 状　四級海技士（航海）免状（旧就業範囲）

事件発生の年月日時刻及び場所
平成元年６月２１日午後６時３０分ごろ
京浜港川崎区

　第二十二黒潮丸は、登録長４２．２６メートルの船尾船橋型鋼船で、右旋単暗車を備え、船橋には、前壁中央に操舵スタンドが、その右舷側に機関操縦台がそれぞれ設けられて単独で操船できるようになっており、同操縦台には、Ｂ社が製造したＴＱ－２型と呼称する油圧式の機関遠隔操縦装置が組み込まれていて、同操縦台の左側端に逆転機（以下「クラッチ」という。）ハンドルが、前面の右舷寄りにガバナハンドル及び左舷寄りにクラッチ切替え指令伝達機構の作動油量を調整する調相弁が、頂面にクラ

ッチへの指令伝達状況を示す表示灯などがそれぞれ配置されていた。

ところで、クラッチハンドルは、船橋側の指令伝達機構の一部である油圧シリンダ内のピストンを、前進、中立及び後進の３位置に制御するもので、同ハンドルを前進側に倒すと、作動油を介して機側の油圧シリンダ内のピストンも前進側に切り替わってクラッチに指令が伝達されるようになっていたが、同ハンドルを前進又は後進の正規の位置にあるストッパーボルトに触れるまで倒さなければクラッチが切り替わらず、表示灯は前進又は後進を示さないで中立を表示した状態となるものであった。

また、調相弁は、クラッチハンドルの操作を繰り返すうち作動油が油圧シリンダ内のピストンのいずれかの側に少しずつ漏れ、ピストン位置が船橋側と機側とで異なった位相になることが避けられなくなることから、時折同弁を開いて漏れた作動油をもとへ戻すために使用されるバイパス機構で、機関運転中同弁のハンドル位置を閉の位置にしておかなければならず、これを開又は開と閉の間の位置に操作すると指令が機側に伝達されないのでクラッチの切替えが不能となるものであった。

受審人Ａは、平成元年３月に船長として本船に乗り組んで３箇月あまりで、本邦各港間の石油精製品等のばら積み輸送に従事していたが、単独で操船するにあたり、取扱説明書に目をとおすことも機関長の助言を求めることもなく、クラッチハンドルの正規の操作位置や運転中操作してはならない箇所等、機関遠隔操縦装置を取り扱ううえでの基本事項について十分修得しないまま、運転中同装置に不具合が発生したときには機関長に調整を任せるだけで、その原因について尋ねたりすることもしなかったもののどうにか無事に操船を続けてきた。

こうして、本船は、Ａ受審人を含む５人が乗り組み、エチルメチルケトン約３５０トンを載せ、船首２．３０メートル船尾３．４０メートルの喫水をもって、京浜港川崎区の大師運河東岸にあるＣ社の６号桟橋に右舷側を横付けして左舷錨鎖３節を延出した入船係留中、神戸港へ向けて発航することとなり、同年６月２１日午後６時１５分離桟作業に取りかかった。

ところで、大師運河東岸のほぼ中央には、北東方に凹入する可航幅約１１０メートル奥行き約３２０メートルの水路（以下「水路」という。）があり、その南岸に同社の専用桟橋として水路入口から同岸沿いに順次３号から７号まで通し番号が付された各桟橋が設けられていた。

単独で在橋して操船に当たったＡ受審人は、係留索が前部スプリング１本となったところでこれをゆるめながら機関を極微速力前進にかけて右舷をとり、船尾を桟橋から少し離して同スプリングを解らんしたのち後進に切り替え、水路中央付近まで移動して機関を中立とし、同６時２９分ごろ錨鎖の収納を終えると、船首を水路入口の方向に向けるためクラッチハンドルを前進側へ倒して機関を極微速力前進にかけ、右舵一杯として徐々に回頭しながら前進を開始したが、水路幅が狭くそのまま旋回を続けることができなかったから、後進に切り替えていったん後退したのち再度前進回頭するつもりで同ハンドルを後進側へ倒したものの、正規の位置まで倒さなかったのでクラッチが後進に切り替わらず、５号桟橋が目前に迫って来るのにゆきあしがなくならないことに気付いて動転し、どうしてよいかわからないまま表示灯の点灯状況も確認せず、とっさに、以前機関長がクラッチハンドルの作動を調整する際調相弁のハンドルを操作していたことを思い出して同ハンドルを操作すれば何とかなるものと思い、これを閉の位置から開の方向へ操作したため、クラッチを後進に切り替えることができないまま前進を続け、船首が約１７８度（真方位、以下同じ。）を向いたとき、機関中立状態のまま１．５ノットばかりのゆきあしをもって、同時３０分ごろ川崎北防波堤灯台から３２７度１，７００メートルばかりの地点で５号桟橋北側面に本船船首部が右舷後方から約４５度の角度で衝突した。

当時、天幌は曇で風力１の北東風が吹き、潮候は上げ潮の末期で港内は平穏であった。

衝突後直ちに機関長が昇橋し、調相弁ハンドルを元の位置に戻してクラッチの遠隔操縦装置を正常に復帰させた。

衝突の結果、５号１桟橋には損傷がなかったが、本船は右舷船首部外板の一部に破口を伴う凹損を生じ、のち修理された。

（原因）

本件桟橋衝突は、京浜港川崎区のＣ社の専用桟橋を離桟して大師運河に進入するにあたり、機関遠隔操縦装置の取扱い上の基本事項の修得が不十分で、逆転機を前進から後進に切り替える際、逆転機ハンドルを正現の位置まで倒さなかったばかりか、指令を伝達する作動油のバイパス機構を操作したため、後進切替えが不能となり、桟橋に向けて進行したことに因って発生したものである。

（受審人の所為）

受審人Ａが、機関遠隔操縦装置を操作して単独で操船しようとする場合、適切な操作ができるよう、同装置に関し逆転機ハンドルの正規の操作位置や操船中手を触れてはならない箇所等、取扱い上の基本事項について十分修得しておくべき注意義務があったのに、これを怠り、取扱説明書に目をとおすことも機関長の助言を求めることもしないまま同装置の取扱い上の基本事項を十分修得しなかったことは職務上の過失である。Ａ受審人の所為に対しては、海難審判法第４条第２項の規定により、同法第５条第１項第３号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。